



Hög sittposition ger bra överblick, men man märker inte akilleshälen: bilens låga tågvt.

H&C TESTAR RENAULT MEGANE SCÉNIC 2.0 16 V:

Bilskryt eller skrytbil?

För snart 40 år sedan, när Renault 4 L kom ut ur den franska bilfabrikantens portar, lanserades den som bilen för den som inte tyckte om bilar. Genom underfundiga reklamkampanjer fick man köparna att framstå som smarta. Skrytbilen kallades den, köparna kunde skryta med sitt intelligenta och chosobefriade bilval. Nu är det dags igen, men nu är det tillverkaren som framställer sig som smart, och söker sola sig i glansen av sin "intelligenta" bil. Men även solen har fläckar...

av Torbjörn Stålenhag

För ett par år sedan lanserades Renault Megane Scenic. "En bil som skapat en ny klass".

Bilen sägs ligga "steget före" och ordet "intelligens" är mycket frekvent

i den franska biljättens marknadsföring. Scenic sägs vara skapad av förnuftiga bilbyggare som har varit mer innovativa än andra, och skapat en bil som "ger resan nya dimensioner".

Lite elakt kan man säga att det är lätt att vara bäst i klassen när man är ensam, men Scenic har med tiden fått många klasskamrater. Bilens popularitet och försäljningsvolym har lockat Mitsubishi att bygga Space Star, Mercedes att bygga A-klass, Opel att bygga Zafira, Fiat att skapa Multipla och Citroën att lansera Picasso, för att nu nämna några.

Variabelt inrede

Bilen är registrerad för fyra passagerare men bäst fungerar den med tre. Framsätet bjuder på hög sittställning, bilen är lätt att komma i och ur men trots att ratten går att justera (i höjdlid) går det inte att helt justera bort busskänslan. Men man vänjer sig, och efter ett tag känns det mycket bra. Man får bra överblick och kan mysa åt att bilen, trots moderata yttermått, bjuder oväntad rymlighet.

Baksätet, som består av tre separata stolar med individuell skjutmån, går att möblera lite hur som helst.

Alla sittplatser i baksätet har trepunktsbälten.

Man kan fälla ihop mittstolen och förvandla den till ett bord, eller plocka ut den och flytta in de båda yttre stolarna en decimeter mot mitten och få mycket rymd för två. Variationsmöjligheterna är många, och med alla stolar borta får man ett jätteutrymme att lasta i.

Testbilen är utrustad med en 2.0-liters motor med 16 ventiler och 140 hästkrafter som förbrukar anständiga 8 liter per 10 blandade mil. Dessa hästar kommer fram vid 5.500 varv men det maximala vridmomentet, 189 Nm, hittar man när varvräknaren når 3.750 rpm. Detta är siffror och effekter som ger tillräcklig kraft och förmåga att köra bilen med en 1.300 kilos vagn utan större besvär.

Det föredömligt korta överhänget bak tillsammans med den fyrledade bakvagnen ger bilen en härlig riktningss stabilitet, även med vagn. Jämn fart på 5:an, som inte är en lågvarvad



Ny motor på 140 Hk har gjort en bra bil starkare.



Sportiga mätartavlor och justerbar ratt.

överväxel, bjuder inga problem, men jämn fart på samma växel i sugande motlut går inte. Också när vägen är knixig och gropig får man besvära sig med att flytta spaken. Nu är inte det särskilt jobbigt, eftersom kopplingen och spaken är lättjobbade. När man kör utan vagn kan den som vill faktiskt köra den här intelligenta familjebilen rätt fränt. Bilen har trots sitt "bussiga" uppträdande ett stänk av sportighet och mycket bra väghållning.

Flera fina fack

Den som är ute på husvagnssemester får efter en tid bilen fylld med diverse småsaker. Men, i Scenic finns det möjlighet att sätta stopp för, eller

Renault Scenic gapar över mycket.



Renault Megane Scenic 2.0 16 V

Motor / kraftöverföring:

1.998 cm³, 4 cylindrar, framhjulsdrift, 5-växlad manuell.

Effekt:

140 hk 5.500 rpm
189 Nm vid 3.750 rpm

Bränsleförbrukning / miljö:

Blandad körning utan vagn, 8,0 liter per 100 kilometer
Under testperioden med vagn, 12,5 liter (blandade vägar huvudsak landsvägskörning)
Miljöindex: 126 (medel 100)*

Garantier:

12 års rostskydd
3 års vagnskada
1 års nybilsgaranti

Mått / vikt:

Längd: 416 cm
Bredd: 170 cm (exkl. speglar)
Höjd: 168 cm
Lastkapacitet: 418-1.800 liter
Tjänstevikt: 1.365 kg manuell, 1.395 kg automat
Max last: 450 kg
Max släpvikt: 1.300 kg
Observera, med olastad bil!
Axelavstånd: 258 cm
Överhäng 85 cm (avståndet mellan bakaxel och dragkula)
Vändcirkel: 10,7 m
Däck 195/60 R15H

Pris / skatter

Pris: 173.800 kronor
Årlig skatt: 1.330 kronor
Försäkringsklass: 4-12-18
Dragkrok: 2.688 inkl monter-
ing. Gäller fast krok.

* Uppgifterna är hämtade från Teknikens Värld som tillsammans med Rototest gör avgasanalyser på alla testbilar.

åtminstone mildra, denna prylinvasion. Bilen har nämligen ovanligt många förvaringsfack. Under framstolarna finns två utdragbara lådor. Under baksätesspassagerarnas fötter finns två luckor att stoppa ner saker i, under baksätet ett utrymme som verkar vara gjort för indiantält, i sidoväggarna i bagageutrymmet finns luckor för stort och smått. Tillsammans med möjligheten att få ett bord i mitten bak, och med småborden som fälls ut från framstolarnas ryggstöd, ger Scenic förutsättningar för trivsamma resor.

För resenärer som sitter i barnstol har man dessutom försett bilen med Isofixfästen, vilket garanterar att stolen fästs korrekt och att det går snabbt och enkelt att montera den.

En annan uppskattad fitness testbil är begåvad med är möjligheten att separat öppna bakluckans ruta. Dessutom är det möjligt att justera hatthyllans höjd och så att säga få två våningar i packningen. Hyllan tål för övrigt 70 kilo. I testbilen, som är utrustad med kylanläggning, finns ett fack framför växelspaken där man kan förvara och kyla ner tre 33-centiliter burkar. Det är bara att erkänna att det är en fiffigt planerad bil.

Tågvikten begränsar

Det är alltså inte bara tomt skryt från Renaults sida när man påstår att Scenic är intelligent, men däremot är det skryt att påstå att bilen får dra 1.300 kilo. Renault Megane Scenic är en av de bilar vars dragförmåga kraftigt begränsas av tågvikten. Den är så låg att den som drar en 1.300 kilosvagn efter bilen inte får lasta mer än 135 kilo i bilen. (Då utgår vi från tjänstevikten för manuell modell, 1.365 kilo.) Med maxlastad bil får vagnen inte väga mer än 985 kilo.

Vi gör ett tankeexperiment och säger att man har 250 kilo familj. Vidare har vi cirka 100 kilo packning (förtält, campingbord + stolar) i bilen och ett normalt behov av semesterutrustning i vagnen, vilket nästan utan undantag betyder fullt lastad vagn. Denna tänkta familj får inte dra en vagn tyngre än 1.085 kilo. Maximal släpavagnsvikt är 1.300 kilo men då

måste man hålla sig inom tågvikten som är låga 2.800 kilo.

Det finns tre skäl att hålla sig inom tågvikten. Det första är risken för att någonting ska gå sönder i bilen. Kopplingen eller växellådan till exempel. Det andra är att det är olagligt att överskrida tågviktsgrensens, och det tredje och kanske viktigaste skälet är olycksrisken. Var och en måste alltså mycket noggrant överväga vad som ska med på resan. Eller kanske i stället överväga att välja en annan bil. Åtminstone så länge Scenic har den låga tågvikten.

För små vagnar

Frågan är om tillverkaren har satt denna tågviktsbegränsning av säkerhets- eller tillförlitlighets-skäl. Enligt Renaultfolket är anledningen det sistnämnda. "Vi har i Sverige tyngre vagnar och högre krav än andra marknader, och för att spara pengar och utvecklingskostnader har Renault begränsat dragvikten. Man kan snarare betrakta den maximala släpavagnsvikten som en möjlighet att dra till exempel en tung båttrailer en kort bit, då man inte har bilen full av annan packning", är beskedet till H&C.

Därmed missar många husvagnsägare den godbit som Renault Megane Scenic är. En praktisk bil med många innovativa lösningar. Men med en rejäl akilleshäl, den låga tågvikten. Personligen tycker jag att det vore ärligare att skriva att dragvikten är 1.000 kilo.

H&C



Den justerbara hatthyllan tål 70 kilo.